SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 14 (14

29 MARCA—5 KWIETNIA 194



GENERAŁ — ROBOTNIK



„Gdzie za wolność narodów
Polski żołnierz umierał,
Tam zostawał strzęp serca
Generała Waltera...

(Z pieśni: „Serce Generała" — R. Stiller'a)

Był synem warszawskiego robotnika. Trudne miał dzieciństwo. Bieda panująca w domu zmusiła młodego chłopca do szukania zarobku. Podobnie jak ojciec został robotnikiem.

Wiesz już, młody Czytelniku, o kim mowa na początku tego artykułu. O jednej z najpiękniejszych postaci naszej historii — Generale Karolu Świerczewskim. Nieraz zapewne niejeden z Was zadawał sobie pytanie: gdzie leży źródło tak ogromnej popularności i miłości, jaką darzy lud pracujący Polski Gen. Karola Świerczewskiego?

Zrozumiesz to łatwo, gdy przyjrzysz się życiu Generała — jego pracy i walce o sprawiedliwość dla mas ludowych, o wolność Polski.

Patrzył nieraz Karolek z zazdrością na swoich bogatych rówieśników chodzących do szkoły. Syn robotnika nie miał wówczas możności kształcenia się. Karol nie mógł urzeczywistniać tego, co przed Wami dzisiaj stoi otworem — nie mógł się uczyć.

Wyzysk robotników, wielka niesprawiedliwość społeczna spowodowały, że młody Świerczewski rzucił się w wir walki przeciwko istniejącemu ustrojowi — caratowi. Już jako młody chłopiec brał czynny udział w polskim rewolucyjnym ruchu robotniczym. I odtąd droga, na którą wkroczył, droga walki klasy robotniczej o należne jej i całemu narodowi prawa, stała się drogą jego życia.

W Rosji porwany falą rewolucji wstępuje do Czerwonej Gwardii, a później do tworzącej się Armii Czerwonej. Walcząc na wielu frontach rewolucji, wyróżnia się odwagą i zdolnościami. Już wówczas jako dwudziestoletni młodzieniec, który zamienił się z robotnika w żołnierza, Karol Świerczewski zrozumiał, że walka o zwycięstwo Rewolucji Październikowej — to równocześnie walka o niepodległość narodu polskiego.

A potem — w słonecznej i górzystej Hiszpanii, daleko od Polski — Generał Świerczewski wraz z tysiącami innych demokratów, przede wszystkim komunistów, walczy w obronie Republiki przeciwko faszystom. Walczy tam pod pseudonimem „Walter". Ogromną wiedzę, jaką zdobył w Armii Czerwonej, wykorzystał właśnie w Hiszpanii. Kochając swą Ojczyznę, nienawidził śmiertelnie faszystów. Bijąc się o wolność i niepodległość narodu hiszpańskiego, wiedział, że walczy również o to samo dla Polski.

Nie potrzeba Wam tłumaczyć co to jest faszyzm. Wystarczy tylko przypomnieć hitlerowców z czasu okupacji. Zaczęło się właśnie w Hiszpanii. Tam Niemcy wypróbowali swe bombowce, które w trzy lata później bombardowały Warszawę...

Była to pierwsza próba opanowania świata przez faszyzm.

Wszystko to doskonale rozumiał Gen. Walter-Świerczewski. Imię Jego stało się sławne, jako znakomitego dowódcy, który potrafił rozgromić przeważające siły wroga nad rzeką Ebro i pod Madrytem. Jego niebywałe bohaterstwo, pogarda śmierci i serdeczna troska o podwładnych zjednały Mu powszechną miłość i szacunek u żołnierzy.

Nieraz, rozmawiając w tym dalekim słonecznym kraju w okopach z żołnierzami, myślał gen. Walter o tej przyszłej Polsce Ludowej. Toteż kiedy w roku 1943 powstaje na terytorium Związku Radzieckiego zalążek Odrodzonego Ludowego Wojska Polskiego, Gen. Świerczewski jest jednym z pierwszych, którzy przybywają do Sielc. Głębokie to dla Niego przeżycie. Chodził godzinami po obozie, rozmawiał z żołnierzami — cieszył się polskością tego skrawka Ojczyzny nad rzeką Oką. Tam oddaje swe wszystkie siły szkoleniu żołnierza. Całe swe bogate doświadczenie wojenne i wiedzę wojskową stara się przekazać swoim żołnierzom. Łatwo znalazł z nimi wspólny język. Toteż kochali Go, jako ojca. Czuli w Nim, w tym „warszawskim generale" — jak nazwali go później — bliskiego i wielkiego człowieka.

Na wyzwolonych ziemiach Lubelszczyzny, Białostockiego i Rzeszowskiego otrzymuje Generał Świerczewski zadanie utworzenia II Armii WP. Warunki są ciężkie. Nie brakuje jednak Generałowi energ.i. Wbrew wszystkim trudnościom II Armia powstaje i osiąga szybko gotowość bojową.

Po trzydziestu latach tęsknoty staje wreszcie nad Wisłą — widzi Warszawę.

16 kwietnia 1945 roku II Armia pod dowództwem Gen. Świerczewskiego forsuje Nysę i wdziera się na ziemie niemieckie, podchodząc aż pod Drezno, a następnie w wyzwoleńczym marszu przekracza granicę Republiki Czechosłowackiej. Generał jest stale w pierwszych szeregach walczących. Zjawia się zawsze na najcięższych odcinkach walki, prowadząc często osobiście żołnierzy do szturmu. Jego przykład — nieustraszona i nieugięta postać — poświęcenie i odwaga, pomagały młodym niedoświadczonym jeszcze żołnierzom polskim w najtrudniejszych chwilach.

Po wojnie, w wolnej już i niepodległej Polsce Ludowej — w takiej, o jakiej marzył, za jaką całe życie walczył — zajmuje stanowisko Drugiego Wiceministra Obrony Narodowej. Niezmordowany i nigdy siebie nie szczędzący, pracuje z właściwą sobie energią w organizowaniu pokojowego życia naszego ludowego wojska. Równocześnie bierze czynny udział w życiu społeczno - politycznym. W szeregach Polskiej Partii Robotniczej, jako członek Komitetu Centralnego, oddaje swą wiedzę i zapał budowaniu nowej Polski.

Zginął tak, jak żył — w walce z faszyzmem, z ręki ukraińskich faszystów z UPA, dnia 28 marca 1947 roku.

* * *

Rozumiesz teraz, młody Czytelniku, gdzie leży źródło popularności i miłości jaką darzy lud pracujący Polski Gen. Karola Świerczewskiego.

W Muzeum Wojskowym w Warszawie złożone są pamiątki po Wielkim Generale, wśród których znajduje się również Jego skrwawiony mundur rozerwany faszystowskimi kulami bandytów z UPA. Pamiątki te otoczone są stale przez dziesiątki i setki żołnierzy. Pomnik na grobie, w którym spoczywa Karol Świerczewski, na cmentarzu wojskowym, stale obkładany jest wieńcami.

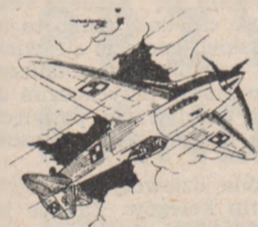
Karol Świerczewski bowiem, to żołnierz bez skazy, to uosobienie cnót żołnierskich i obywatelskich — to najpiękniejszy wzór do naśladowania.

Ten żołnierz - rewolucjonista całe swoje życie poświęcił walce „za Waszą i naszą wolność". Jest On wzorem patrioty i równocześnie wzorem internacjonalisty.

O tym w drodze do lotnictwa musisz stale pamiętać.

Jerzy Konieczny, ppor.

NA PRZEDMIEŚCIACH BERLINA



19 i 20 kwietnia w liniach obronnych Berlina pojawiły się pierwsze pęknięcia i rysy. Nie pomogły Niemcom pola minowe, zasieki, bunkry i rzucenie do boju znacznej części rezerw. Sytuacji w powietrzu nie zmieniły rzucone do walki eskadry najlepszych pilotów. Niebo w dalszym ciągu przecinały we wszystkich kierunkach samoloty z czerwoną gwiazdą i biało-czerwoną szachownicą, a na ziemi na naszym odcinku frontu zostało zdobyte szturmem Wriezen i Bad Freienwalde.

20 kwietnia znowu na każdego pilota „Warszawy" przypadło po 3 loty bojowe.

20 KWIETNIA 1945 R. Od godziny 7.13 do 21.00 pułk grupami po 4 i 8 Jak-9 osłaniał szturmowce 3 pułku, które po 4, 6 i 8 Iliuszynów dokonywały nalotu w rejonie na zachód i płd.-zach. od Bad Freienwalde.

Oprócz przykrycia Iłów pułk dokonywał rozpoznania linii komunikacyjnych, umocnień obronnych i lotnisk przeciwnika w pasie przyfrontowym po trasach: Vierraden — Greifenberg — Angermünde; Joachimsthal — Eberswalde — Oderberg; Biesenthal — Steinbeck — Bad — Freienwalde.

Para Jaków osłaniała przeprawę naszych wojsk przez Alte Oder pod Neuenhagen, patrolując cały dzień bez przerwy na wysokości 1 500 m.

W ciągu dnia myśliwcy wykonali 5 ataków szturmowych niszcząc 5 ciężarówek.

Lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela, latając w grupkach po 2, 4 i 6 FW-190, atakowało nasze samoloty metodą niespodziewanych napadów z chmur. W ciągu dnia miało miejsce 8 spotkań z 32 samolotami wroga na wysokości 1 000, 1 500 i 2 500 m. Stoczono 10 walk.

W czasie 11.35 — 12.15 chor. Łazar w rejonie na płn.-zachód od Forstenwalde zestrzelił FW-190.

Artyleria przeciwlotnicza wroga wiodła ogień nad Falkenbergen (5 lekkich i 2 ciężkie baterie), pod Eberswalde (3 ciężkie i 3 lekkie baterie) oraz nad Trampe (3 lekkie baterie).

21 kwietnia pierwsze oddziały radzieckie przerwały całkowicie front niemiecki i dotarły do przedmieść Berlina. Rozpoczęły się walki w stolicy hitlerowskich Niemiec.

W nocy ciężkie bombowce radzieckie dokonały potężnego nalotu na obiekty wojskowe w Berlinie. Łuna ogromnych pożarów i ciemny obłok dymu na horyzoncie zastępowały busolę pilotom „Warszawy", startującym następnego dnia do walki...

22 KWIETNIA 1945 R. od 9.20 do 20.48 12 par Jak-9 dokonywało rozpoznania ruchu na liniach komunikacyjnych i umocnień obronnych w pasie przyfrontowym po trasach: Angermünde — Joachimsthal — Eberswalde — Oderberg; Fierraden — Greifenberg — Angermünde; Eberswalde — Biesenthal — Bernau — Birkenwerder — Liebenswalde; Biesenthal — Bernau — Julisdorf — Liebenswalde.

W czasie zwiadu dokonano 1 ataku szturmowego.

Myśliwce wroga grupami po 2 i 4 FW-190 atakowały nasze samoloty. W 3 spotkaniach brało udział ogółem 10 FW-190. Atakowały na 800 — 1 000 metrach. Stoczono 2 walki.

Artyleria przeciwlotnicza działała mniej intensywnie: nad lasem koło jeziora Liepnitzsee 1 lekka bateria, nad Angermünde — 2 i nad Eberswalde — 4.

Chor. Żurawiecki na Jak-9 (Nr 68) z powodu postrzału lądował na radzieckim lotnisku Barwice. Pilot wrócił do pułku, maszynę remontuje jednostka radziecka.

Osłabienie intensywności ognia baterii niemieckich miało swą poważną przyczynę: trudno dobrze strzelać, gdy w każdej chwili może przyjść rozkaz ewakuacji. A tego właśnie dnia polskie i radzieckie jednostki znowu ruszyły do natarcia zdobywając cały szereg miast i wdzierając się z północy i płn.-wsch. do Berlina. Spójrz na naszą mapę (SiM Nr 13). 22 kwietnia nasze wojska zajęły Birkenwerder i Oranienburg (na północ od Birkenwerder) wychodząc na linię kanału Hohenzollernów.

Następnego dnia nasze lotnictwo działało już na zachód od Berlina.

23 KWIETNIA 1945 r. od 12.30 do 20.25 pięć par Jak-9 dokonywało rozpoznania przemarszów, rejonów koncentracji, umocnień i ruchu na liniach komunikacyjnych nieprzyjaciela po trasach: Vierraden — Templin — Zehdenick — Angermünde; Rhinowfurth — Liebenswalde — Klosterfelde — Birkenwerder — Lunow; Angermünde — Zehdenick — Liebenswalde — Rhinowfurth.

3 grupy po 4 i 6 Jak-9 osłaniały szturmowce 3 pułku, które grupami po 4 i 8 Iliuszynów dokonywały nalotów na cele naziemne na płn.-zach. od Berlina w rejonie miasta Schwante.

W ciągu dnia nastąpiły 4 spotkania z czterema FW-190 i dziesięcioma Me-109. Stoczono siedem walk.

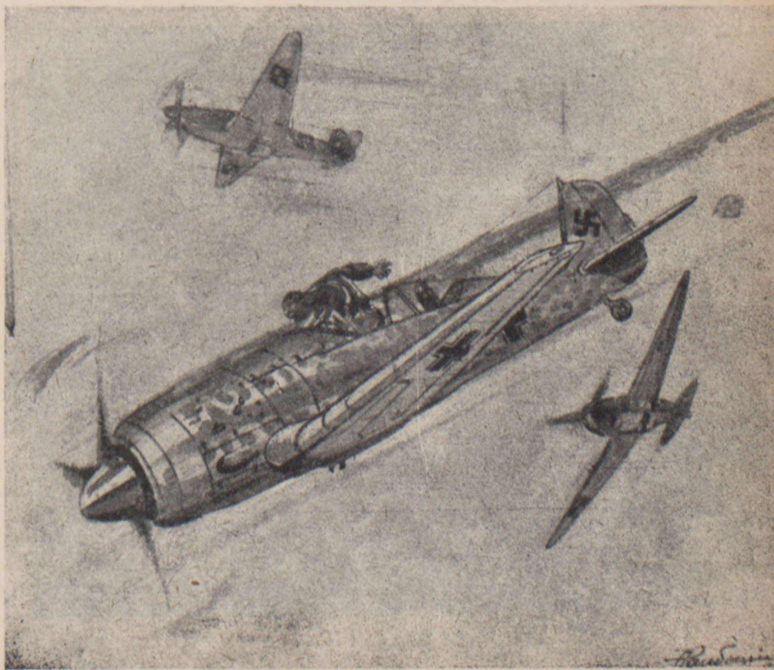
Artyleria przeciwlotnicza Niemców wiodła ogień w rejonach: Nieder — Landin (2 ciężkie baterie), na zachód od Schwante (5 ciężkich baterii), Kol-Britz (5 ciężkich baterii), Angermünde (2 lekkie baterie) i Lunow (3 ciężkie baterie).

Starszy lejtn. Szyrokun, którego maszyna została silnie uszkodzona ogniem artylerii wroga, powrócił na własne lotnisko i tu w skręcie maszyna straciła sterowność waląc się na skrzydło. Pilot zabity.

Śmierć odważnego pilota, doskonałego instruktora i serdecznego kolegi, jakim był st. lejtn. Szyrokun, była ciężkim ciosem dla „Warszawy". Przecież stało to się w ostatnich dniach wojny...

Ale wojna trwała dalej. Wróg walczył z zawziętością osaczonego zwierzęcia. Dzień 23 kwietnia zamknął etap forsowania Odry i marszu na Berlin.

Teraz trzeba było okrążyć miasto, zdobyć je i zlikwidować resztki wojsk hitlerowskich.



CZYTELNICY PISZĄ

Otrzymaliśmy list od kol. Adama Sobiczewskiego z Siedlec. Przypuszczamy, że przygody autora zainteresują wszystkich Simkarzy.

Droga Redakcjo!

Wiem, jak cenny jest każdy skrawek miejsca w SiM-ie, który jest doskonałym i wiernym łącznikiem między lotnictwem a nami — simkarzami, ale pragnę opisać wszystkim Kolegom — simkarzom wszystko to, co spotkało mnie w pierwszych, ale tak ważnych krokach do lotnictwa.

Już w roku 48 na wiosnę złożyłem do Powiatowej Komendy „SP" wszystkie dokumenty, potrzebne do wyjazdu na szybowisko, lecz Komisja Kwalifikacyjna odroczyła mój wyjazd na następny rok z powodu, jak brzmiała opinia: „słabej budowy ciała". Wyrok naturalnie był mało przyjemny, ale pozostawił jasny, prosty wniosek: umiejętnie ułożyć sobie plan dnia, aby obok pracy i nauki był czas na sporty i długi sen, co zapewni odpowiedni wzrost i ciężar, a co za tym idzie i „uczciwe" latanie bez ciężarków w następnym roku. Ale te proste i niezawodne w wyniku plany zburzył nagły wypadek, przekreślający wszystkie moje obliczenia.

Mianowicie w dwa miesiące po Komisji „SP" lekarz szkolny stwierdził, że jestem chory na serce. Zaczęło się więc badanie pulsu, wytrzymałości i działalności mego zestawkowo - mięśniowego silnika (przy badaniu dzielności, na podstawie drukowanego w SiM-ie artykułu „Naprężmy mięśnie do lotu", okazało się, że nie jestem wart nawet 1/3 konia!). Sytuacja była tym dziwniejsza (a dla mnie smutniejsza), że jeden lekarz przypisuje mi nadczynność serca (nie odpowiadam za oryginalność terminu lekarskiego) i wadę zastawek drugi zaś mówił, że jestem zupełnie zdrowy.

Wreszcie po długim, gruntownym przemyśleniu sprawy i dokładnym przestudiowaniu „Medycyny Lotniczej" z całego kompletu SiM-u (który zakupiłem jeszcze przed wydatkami na lekarzy), strzeliła mi do głowy niesamowita myśl: „walić" do doktora Ferra. Myśl była niesamowita, ale i simkarze bywają niesamowici (prawda?). Dlatego niewiele namyślając się wyruszyłem do Warszawy i tu właśnie mamy sedno całej sprawy. Kiedy po wielu trudach (były go zimy końca pracy, a więc zapełnione tramwaje) dostałem się do domu doktora, mimo, iż było sobotnie popołudnie i według wszelkich przepisów porządnego domu należał się doktorowi dobrze zapracowany odpoczynek, to jednak doktór Ferr przyjął mnie (!) — człowieka obcego, nieznanego, przybyłego z „przestrzeni". Serdeczność, szczere zainteresowanie się mną oraz b e z i n t e r e s o w n e i staranne badanie, to wszystko i zarazem niezwykle wiele, czego doznałem od doktora. Właśnie to szczere zainteresowanie się mną, na które nie wpłynęła ani żadna protekcja, ani pieniądze było i jest faktem, mówiącym za siebie.

Doktora skłoniło do tego chyba tylko poczucie pokrewieństwa z całą Bracią Lotniczą. Mówię to Wam, Sim-karze, nie jako nieznany człowiek, okryty tajemnicą i występujący pod bardzo skomplikowanym pseudonimem, ale jako Wasz Kolega — simkarz i modelarz, uczeń Państwowego Gimnazjum i Liceum im. Hetmana Żółkiewskiego w Siedlcach, który przeszedł tę dziwną historię. Pragnę tutaj także podziękować Redakcji, która udzieliła mi adresu doktora oraz kilku wskazówek modelarskich. Czułem się tam, jak „u swoich".

Adam Sobiczewski

Biedny dr Ferr nie może już nawet sypiać po nocach. Ciągle wydaje mu się, że pod drzwiami czeka długa kolejka Simkarzy z Grójca, Katowic, Zielonej Góry, Elbląga, Kutna i Rzeszowa. Mamy jednak nadzieję, że oszczędzicie nam naszego Doktora, tak, że odzyska znów równowagę duchową i zacznie pisać artykuły do SiM-u.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

W ubiegłym roku byłem jednym z setek widzów podczas masowej imprezy sportowej pod nazwą „Narodowy bieg na przełaj". Biegi tego rodzaju odbywają się każdego roku w dniu 1 maja. Pamiętam, było dość chłodno, mimo to na starcie w jednym z parków warszawskich znalazło się wielu zawodników i zawodniczek. Jedną właśnie z zawodniczek 16-letnią Basię znałem doskonale, bo kiedyś przychodziła do modelarni... Zdziwiony trochę, że ją tutaj widzę, poświęciłem całą moją uwagę na obserwację biegów grupy żeńskiej na dystansie 500 metrów.

Basia, szczupła, bardzo niezaradna dziewczynka, często była w modelarni przedmiotem drwin kolegów. Zawsze jej trzeba było dwa razy powtarzać. Twierdziła, że chciała jak najlepiej, ale coś nie wychodziło... Potem wydawało się, że zrezygnowała, bo przestała przychodzić na zajęcia. Kiedyś zwierzała się, że jest za słaba i w lotnictwie z niej nie będzie pociechy. Zniknęła mi w tłumie wielu nowych twarzy.

Zdziwiony więc, stałem teraz na starcie do biegu Narodowego...

Z chwilą, gdy megafony oznajmiły czas przygotowania do startu, dziewczynki w olbrzymiej grupie liczącej około 200 osób ustawiły się na linii. Basia miała na piersi numer 32... Gwizdek startera i wszystkie rzuciły się naprzód. Powstał wielki tłok. Gdy zawodniczki przebiegły od startu jakieś 50 metrów, zobaczyłem na starcie podnoszącą się zabrudzoną od rozmokłej ziemi Basię.

Nie namyślała się długo i jak mogła najszybciej pobiegła za mającą około 100 m przewagi czołówką. Z dziwnym wzruszeniem obserwowałem dalsze wypadki.

Na przedzie biegły trzy wysokie dziewczynki, zostawiając całą grupę w sporej odległości. Na 400 metrach z grupy wybiegła Basia. Z pokaleczonymi kolanami zdobywała metr po metrze, zbliżając się do prawdopodobnych zwycięzców. Jeszcze jedno okrążenie i prosta — finisz!

Nigdy w życiu nie byłem tak zdenerwowany. Gdy trójka wbiegła na prostą, rozpoczynając finisz, Basia była już przy nich. Zmęczona, oddychała szeroko otwartymi ustami. Z chwilą gdy ułamki sekund mogły zadecydować o jej zwycięstwie, potknęła się, nieumiejętnie biegnąc i upadła twarzą na ziemię... Trójka w ładnym stylu dochodziła do mety, zdobywając zasłużone oklaski...

Zawodniczka Nr 32 ciężko podniosła się. Twarz podrapana. Kostium poplamiony. Zerwała się, otrzepała i nie mogąc już biec zmęczonymi nogami, szła jako ostatnia po drodze finiszu. Bardzo powoli. Wzdłuż trasy liczni widzowie złośliwie się uśmiechali, dowcipkując na głos i śmiejąc się. Reszta dziewcząt, widząc przybycie do mety czołówki, zrezygnowała z dalszego biegu, oddając się w opiekę mamusiom i tatusiom, czekającym z ciepłym okryciem.

Przeżywałem razem z nią upokorzenie. Wyobrażałem sobie, co musi odczuwać idąc tak na oczach wszystkich do mety, do której postanowiła dojść. Chciałem podbiec, prosić, żeby nie wystawiała się na pośmiewisko, ale nie. Czekałem. Stanąłem na mecie. Basia w tej chwili przebywając ostatnie metry swojej tragedii doszła do mety. Okropna cisza zapanowała wśród widzów. Jakiś starszy pan z opaską sędziego na rękawie, ze sztoperem w ręku, podbiegł do zawodniczki i na oczach wszystkich pocałował ją w czoło. Oklaski szły jak grom... Za chwilę megafony ogłaszając wyniki trzech pierwszych miejsc — ogłosiły nagrodę dla zawodniczki Barbary W.... za sportową postawę, za wytrwanie do końca...

W lecie ubiegłego roku Basia ukończyła pilotaż szybowcowy jako junaczka PO „Służba Polsce" z wynikiem bardzo dobrym.

* * *

Wytrwać mimo wszelkich przeciwności do końca, to sprawa niełatwa. Ale kto to potrafi zrobić, ten jest największym zwycięzcą.

Nieraz model za modelem łamie się na zawodach. Nieraz w chwili startu pęknie guma. Wielu rezygnuje w połowie drogi do zwycięstwa. Ale ci, co nie rezygnują, co trwają, ci są najlepsi. Nic to, że złamane skrzydło — naprawią jeszcze raz i jeszcze raz... Wiedzą, że wytrwać i wykazać się sportową postawą — to najważniejsze. Dlatego na zawodach modelarskich istnieją nagrody za sportowe zachowanie, bo wiadomo, że z wytrwałych zawodników modelarskich będą ludzie mocni — dobrzy lotnicy i obywatele.

Obserwator.

SZKOŁY LOTNICZE PRZYJMUJĄ KANDYDATÓW



Według informacji, jakie otrzymaliśmy w Dowództwie Wojsk Lotniczych WP od dnia 1 kwietnia odbywać się będzie na terenie całego kraju werbunek do Oficerskich Szkół Lotniczych WP. Dlatego też ogłaszamy poniżej dane dotyczące przyjęcia.

* * *

Każdy z Was marzy o tym, aby po ukończeniu kursów modelarskich, szybowcowych czy też silnikowych poświęcić się służbie w lotnictwie wojskowym. Każdy z Was chciałby dostać się do szkół lotniczych: do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa albo do Technicznej Szkoły Lotnictwa.

Musicie jednak wiedzieć, jakie są warunki przyjęcia do obu szkół i jakie będą Wam stawiane wymagania przed ewentualnym przyjęciem. W Polsce Ludowej wszyscy synowie robotników, chłopów mało- i średnio-rolnych i inteligencji pracującej mają możność nauki w OSL i TSL, możność zostania oficerami Odrodzonego Lotnictwa WP.

Wiek Wasz nie powinien przekraczać 21 lat i nie możecie mieć mniej niż 18 lat. Nie możecie należeć również do ludzi, którzy byli karani sądownie (przypuszczam, że wśród Was takich nie ma). Zdrowie Wasze winno być bez zarzutu. Na badaniach w Centralnym Instytucie Badań Lotniczo-Lekarskich otrzymacie (w co nie wątpię) kategorię „A", jeśli chodzi o zdolność do służby w powietrzu, a lekarze orzekną, że macie silną budowę ciała.

Większość spośród Was chce należeć do personelu latającego i tym samym zostać uczniami Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Jednakże nie wszyscy będą mogli zostać pilotami lub obserwatorami. Ci, którzy chcą nimi być w lotnictwie wojskowym zawodowo, muszą mieć ukończone minimum 4 klasy szkoły średniej ogólnokształcącej lub zawodowej. Jeszcze większe wykształcenie powinni mieć kandydaci do Szkoły Podchorążych Rezerwy. Tam pożądana jest duża matura lub ukończenie wyższych technicznych zakładów naukowych.

Uczniami OSL możecie być również nie posiadając takiego wykształcenia. Mając wykształcenie nie niższe od 3 klas szkoły średniej ogólnokształcącej lub zawodowej możecie pójść na **kurs meteorologów**, a jeśli nie niższe niż 7 klas szkoły powszechnej, możecie zostać uczniami **podoficerskiego kursu strzelców pokładowych radio-telegrafistów**.

Wielu z Was interesują zagadnienia techniczne w lotnictwie. Z zainteresowaniem czytacie na te tematy artykuły w SM-ie.

Musicie się więc zastanowić na tym wyborem zawodu dla siebie — czy nie warto wstąpić do Technicznej Szkoły Lotniczej. Ogólne warunki przyjęcia są takie same jak do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa, a zasadnicze różnice dotyczą wymaganego wykształcenia na poszczególne kursy. Największe wykształcenie, bo dużą maturę albo ukończenie wyższych zakładów naukowych typów: mechaniczno-lotniczego, technicznego, elektrycznego lub przemysłu metalowego, potrzebne jest do tego, aby dostać się na **Oficerski Kurs Techników Rezerwy.** Mniejsze, nie niższe jednak wykształcenie jak 2 klasy gimnazjum ogólnokształcącego lub szkoły zawodowej, daje Wam możność zostania uczniami **Podoficerskiego Kursu Mechaników Lotniczych.** Jeśli posiadacie wykształcenie nie mniejsze niż 7 klas szkoły powszechnej, możecie dostać się na **Kurs Młodszych Specjalistów Lotniczych.** Najlepiej byłoby abyście mieli jakieś wykształcenie w tym kierunku, wtedy nauka szłaby Wam lepiej. Bowiem Ci z Was, którzy obecnie pracują w warsztatach jako ślusarze, kowale, tokarze metalowi, spawacze, blacharze, mechanicy albo elektrotechnicy lub specjaliści samochodowi czy nawet samolotowi — będą mieli opanowane podstawy tych przedmiotów fachowych, których będziecie się uczyć w salach wykładowych w TSL.

Nie wszyscy jednak mają pożądane wykształcenie lub z różnych przyczyn nie mogli go zdobyć, dlatego też będą czynione wyjątki dla niektórych z Was. Zostaniecie przyjęci, pod warunkiem jednak, jeśli zobowiążecie się, że w czasie pobytu w Szkole uzupełnicie swą wiedzę.

Nie myślę jednak, aby przyszły uczeń jednej ze Szkół, który będzie reprezentował Odrodzone Lotnictwo WP, zobowiązania swego nie wypełnił.

Niezmiernie ważna jest sprawa dokumentów, które należy złożyć. Będą to:

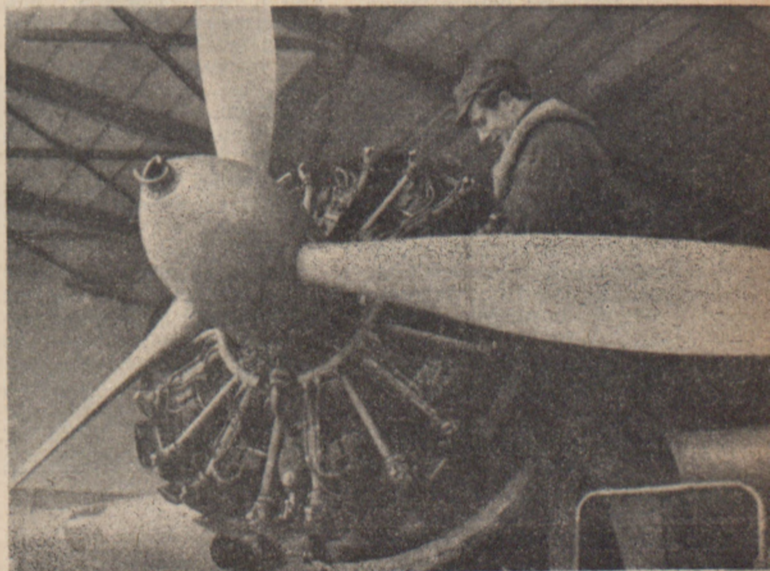
1. podanie, 2. poświadczenie obywatelstwa polskiego, 3. metryka urodzenia lub dokument zastępczy, 4. ostatnie świadectwo szkolne, 5. dokument stwierdzający Wasz stosunek do służby wojskowej, 6. opinia organizacji politycznej lub młodzieżowej, 7. własnoręcznie napisany życiorys, 8. wypełniony arkusz ewidencji personalnej, 9. zobowiązanie do zawodowej służby wojskowej wg wzorów, jakie otrzymacie w RKU, 10. świadectwo zdrowia wydane przez urzędowego lekarza.

W wypadku zniszczenia się dokumentów podania Wasze zostaną również przyjęte. Wszelkie podania należy składać w Rejonowej Komendzie Uzupełnień **do dnia 30 maja 1949 r.**

W dokumenty i zlecenia na bezpłatną podróż zaopatrzą Was poszczególne RKU. Niektórzy z Was znajdują się obecnie w brygadach „SP" i tych zaopatrzą w dokumenty ich dowódcy.

Jeżeli przeczytaliście uważnie warunki przyjęć, zastanowiliście się i chcecie powiększyć szeregi prawdziwych ludzi powietrza, to pośpieszcie się — ilość miejsc wolnych jest ograniczona.

DO ZOBACZENIA W MURACH SZKÓŁ LOTNICZYCH!





W LOTNICZEJ BYDGOSZCZY

Po ruchliwych ulicach Bydgoszczy toczą się koła Willysa. Przesuwają się dziwnie małe tramwaje. Suną po Brdzie i kanale barki i stateczki. Ratuszowy zegar wybija kolejne godziny.

Wchodzimy do domu opatrzonego tablicą „Liga Lotnicza Okręgu Pomorskiego". Z miejsca ucicha gwar ulicy. Otacza nas i ujmuje lotniczy charakter wnętrza.

W pokoju kierownictwa rozmowa najpierw cicha i trochę sztywna w niedługim czasie zamienia się w poufną i pełną zrozumienia pogawędkę.

Zrobiliśmy stosunkowo dużo, wykonamy również i to, co planujemy. Ukończyliśmy remont wieży spadochronowej wysokości 43 m. Od kwietnia pomożemy PO „Służbie Polsce" w szkoleniu do II stopnia włącznie. Mamy szkolić skoczków spadochronowych! Dlatego to ukończyliśmy I turnus teoretycznego kursu spadochronowego, na którym wykładowcami byli oficerowie lotnictwa. Szkoleniem praktycznym zajmiemy się dopiero od lipca br. Na kursy uczęszcza młodzież ze szkół i zakładów pracy.

— Przy samym lokalu LL prowadzimy wraz z ZMP kurs przodowników modelarstwa, na który uczęszcza 15 chłopców. W lecie projektujemy skoszarowany kurs dla modelarzy z całego województwa.

— Przejdźmy do modelarni — to tylko kilka kroków.

Wchodzimy do dużej sali, w której u sufitu wiszą modele szybowców i model latawca.

— Tutaj codziennie po południu pracują entuzjaści małego lotnictwa. Na tych stołach powstają pracowicie wykonane modele, które są pierwszym etapem ich wyszkolenia lotniczego.

— Organizujemy również kursy ogólnolotnicze dla ludności miasta. Wykłady będą odbywały się w 60 kołach, obejmujących zakłady pracy, szkoły itp. — razem około 11 000 osób!...

* * *

...Koła Willysa toczą się po innych ulicach i uliczkach. Dźwięk klaksonów, dzwonków tramwajowych, warkot samochodów — mimo woli przypomina mi się warkot silnika lotniczego.

— Obywatelu poruczniku — zapytuję ppor. pil. Józefa Sitarskiego — a jak przedstawia się sprawa szkolenia lotniczego na terenie Bydgoszczy w PO „Służba Polsce"?

— Zacznę chyba od teoretycznego kursu szybowcowego, jaki odbył się na szybowisku w Fordonie. Szkoda, że nie widzieliście z jakim entuzjazmem witała nas na dworcu kolejowym miejscowa ludność.

— Było to dwa miesiące temu, 24 stycznia, a dzisiaj... kurs dawno zakończył się. Junacy, w większości członkowie ZMP, czekają na loty na szybowisku Fordon.

Uśmiecham się widząc już opalonych chłopaków pracujących przy wyciągarkach, dających z siebie maksimum energii i siły woli. Widzę ciemne sylwetki ich postaci, zawieszone między niebem i ziemią na „ABC", „Salamandrach", „Jeżykach".

...A koła Willysa nadal toczą się po ulicach.

Mijamy wykładowców i instruktorów podążających na wykłady dla najmłodszych „ludzi powietrza"... **EKRA**

DWA LISTY

Wczoraj pokazano mi dwa listy i zapytano co o nich myślę.

Przede wszystkim dobrze się stało, że list otwarty do instruktorów, opublikowany w jednym z poprzednich numerów SiM-u, wywołał niemałą burzę. Z treści nadesłanych do Redakcji listów (niestety, jak dotąd niezbyt licznych) wyraźnie przebija troska o przyszły rozwój naszego modelarstwa. Wszędzie troska ta wyraża się w usiłowaniach wykrycia błędów dotychczasowego stanu rzeczy, a w paru wypadkach nawet w próbach szukania środków zaradczych.

Pozwolę sobie zacytować parę uwag, zawartych w bardziej rzeczowych i ciekawych listach. Uwag, które zawierają moim zdaniem wiele słuszności i warte są publicznej dyskusji.

Zacznę od listu z Poznania. Kol. instr. St. Pawlicki pisze: „...chciałbym naświetlić powody milczenia instruktorów — powody, które znam.

1. Słyszałem zdania, że artykuł (drukowany w SiM-ie) **nie popłaca**, koszty są nieraz większe niż honorarium.

2. Pewni instruktorzy **monopolizują wiedzę** dlatego, że startują razem ze swymi uczniami, wprawdzie w innej grupie, lecz wyniki można zawsze porównać. Należałoby wreszcie zrobić to ważne pociągnięcie i nagradzać instruktorów za wyczyny ich drużyn, za wyniki ilościowe i jakościowe. Dla instruktorów zaś zrobić osobne zawody. Nie można wymagać, aby zawodowiec był sportowcem.

3. **Dyletantyzm.** Instruktor wypraktykował coś. Sam nie umie tego objaśnić i swoją niewiedzę pokrywa tajemnicą zawodową. Spotkałem się z kampanią niechęci i obmowy, na skutek publikacji silnika odrzutowego; twierdzili, że nie warto było ogłaszać, bo to monopol jednego konstruktora, przecież nie wolno wchodzić w zakres jego „wynalazku" (!!!) — a ten pokrywa swój dyletantyzm milczeniem".

W dalszym ciągu autor omawia sprawę świadomego niewykorzystania, niedopuszczenia do współpracy z tzw. elitą — większości instruktorów. List kończy się smutnym stwierdzeniem. „Brak współpracy, a nawet zgody, do niczego nie doprowadzi".

A teraz list inny, tym razem ze Szczecina. Autor kol. instr. Wł. Cichy pisze: „...Wydaje mi się, że modelarstwo, to nie tylko pogoń za rekordami, to nie tylko wspinaczka za wszelką cenę panów instruktorów do „sławy" i rozgłosu"...

„To nie arena, na której toczą bezwzględną walkę ograniczone typy indywidualistów i samolubów".

Autor stwierdza, że: „instruktorzy winni skończyć z bezproduktywnym bojem o **własne** (podkreślenie autora) stanowisko; że winni więcej i częściej pokazać społeczeństwu prace modelarstwa lotniczego, które stałyby się świadectwem i pokwitowaniem za milionowe składki na Ligę Lotniczą; że ani jeden spośród 72 instruktorów nie zadał sobie trudu, aby wypłynąć na szersze wody; że jeśli się przejrzy osiągnięcia, rekordy i zdobycze małego lotnictwa w Polsce, czyta się nazwiska przeważnie instruktorów!"

Następnie kol. Cichy wzywa w imieniu modelarzy - robotników Dwuletniej Średniej Szkoły Rzemiosł Budowlanych w Szczecinie wszystkich instruktorów, przodowników i modelarzy całej Polski „do wkroczenia na właściwą drogę pracy, na drogę uspołecznienia faktycznego, a nie fikcyjnego i prawdziwego spopularyzowania małego lotnictwa".

Apel ten wzywa wszystkich modelarzy bez względu na wiek i stanowisko do „zdecydowanego porzucenia dotychczasowego błędnego nastawienia, do wyplenienia kumoterstwa, egoizmu i szkodliwego samolubstwa".

W zakończeniu pisze autor: „szczecińscy modelarze-robotnicy stają jako pierwsi do współzawodnictwa w organizowaniu popularnych imprez modelarskich w ramach Tygodnia LL, pod hasłem: „Każdy Polak sympatykiem lotnictwa, każdy młody Polak modelarzem".

* * *

Co można powiedzieć o tych wypowiedziach? Rację ma kolega Pawlicki, pisząc o monopolu i dyletantyzmie wśród instruktorów. Słuszną rację. Wielu jest przecież takich, którzy trochę liznęli wiedzy i uważają się za wybitnych naukowców. Wielu jest monopolistów wiedzy, którym się wydaje, że nie warto za „parę marnych groszy" przekazywać wiadomości swoim uczniom. Rację ma również kolega Cichy, określając cele małego lotnictwa. W pewnych sprawach jednak instruktor ten dochodził do mylnych wniosków jakoby z modelarstwem wogóle było źle. Z tym zdaniem się nie zgadzam, bo znamy osiągnięcia małego lotnictwa i takie stawianie sprawy byłoby krzywdzące. Jasna sprawa, że nie wszędzie „szafa gra", ale to już zależy od samych instruktorów...

W jaki sposób zamierzają naprawić błędy i jak wyobrażają sobie instruktorzy pracę za państwowe pieniądze, o tym usłyszymy z pewnością od nich, drukując ciekawe wypowiedzi.

Janusz Wojciechowski.

JEDNA MINUTA

G. SIEMIENICHIN, kpt.

Nowy dowódca, major gwardii Kowalenko okazał się bardzo wymagającym oficerem. Dosłownie już w drugim dniu urzędowania rozpoczął szczegółowy przegląd podległych mu oddziałów. Jednym z nich dowodził doświadczony lotnik kapitan Ostrowcow. Formalnie wszystko było u niego w porządku, można powiedzieć — wzorowo.

Przeglądając książkę lotów kapitana Ostrowcowa, dowódca znajdował na każdej stronicy wyraźnie wypisane słowa „dobrze", „celująco". Tylko na jednej z pierwszych kartek była zaznaczona mała uwaga: „Przelot po zadanym kursie — celująco, bombardowania nie wykonano".

— Dlaczego nie wykonano bombardowania?

Kapitan zaczerwienił się. Z pewnym zażenowaniem objaśnił krótko: — po prostu przybyłem ze swoją grupą nad poligon o dwie minuty za późno i dlatego nie zostałem dopuszczony do wykonania zadania.

Ale to było dawno — dodał usprawiedliwiająco. — Ostrowcow mówił o tym niechętnie, więc major postanowił zakończyć rozmowę, tymbardziej że było już późno. Spojrzał na zegarek.

— U mnie dwudziestatrzecia piętnaście — rzekł głośno.

— Dwudziesta trzecia szesnaście — zauważył kapitan — widocznie mój zegarek się śpieszy; różnica niewielka...

— Przeciwnie — z uśmiechem odrzekł dowódca. — W ciągu minuty samolot przebywa parę kilometrów. My, lotnicy, musimy być szczególnie punktualni, zarówno w powietrzu jak i na ziemi. To mówiąc spojrzał na Ostrowcowa. Ten milczał.

Minął tydzień. Obserwując pracę grupy kapitana Ostrowcowa, dowódca starał się ją obiektywnie przeanalizować i ocenić. Jedno było pewne, lotnicy latają dobrze. Technika pilotażu na wysokim poziomie. Bombardowanie na wysokości zadania. Teoria opanowana.

O co właściwie chodzi?

Grupa kapitana Ostrowcowa nie ceniła czasu. Na dwu, trzy-minutowe spóźnienia swoich lotników kapitan nie zwracał uwagi. Parę razy major osobiście sprawdzał plan dnia Ostrowcowa i zawsze znajdował w nim dwie, trzy pozycje nie wykonane. Zdarzało się, że kapitan nie miał czasu porozmawiać z obserwatorem w sprawie złożonego przez niego raportu, lub też przesuwał poprzednio wyznaczony termin wykładu. Nawet w swoim życiu prywatnym Ostrowcow nie zawsze znajdował czas na streszczenie dwudziestu — trzydziestu stronic książki, którą studiował.

— Brak czasu — odpowiadał wówczas, rozkładając bezradnie ręce. — Chroniczny brak czasu.

Major Kowalenko był innego zdania. Po prostu uważał, że Ostrowcow nie umie ekonomicznie wykorzystać czasu. Nie umie i nie stara się wcale o to. Należało więc znaleźć jakiś sposób, aby doświadczonego pilota i dobrego wykładowcę uwolnić od tej wady.

Dowódca, przeglądając pewnego razu książkę lotów kapitana, natknął się na opis jednego z lotów bojowych, wykonanego podczas wojny w 1944 r.: „Szóstego lutego — atakowanie przeprawy nieprzyjaciela na rzece Narew, na północ od N. Czas dziewiąta trzydzieści pięć — dziesiąta dwadzieścia". Major zamyślił się. Co za dziwny zbieg okoliczności: to samo miejsce, data..

Następnego dnia lotnicy kapitana Ostrowcowa otrzymali zadanie zaatakowania celów na poligonie w górach. Pierwszą grupę prowadził osobiście kapitan. Dowodzący lotami major Kowalenko zauważył, że samolot lejtnanta Sołowiowa, zamykający szyk, nie znajduje się na właściwym miejscu. Ponieważ jednak start odbył się dokładnie w oznaczonym czasie, dowódca był spokojny — zdąży.

Nad celem lotnicy powinni być dokładnie o 12.00. Na minutę przed oznaczonym czasem major połączył się telefonicznie z poligonem.

— Grupy kapitana Ostrowcowa jeszcze nie widać.

Dowódca się zachmurzył.

— Proszę pozostać przy telefonie — gdy zrzucą bomby — zameldować!

Po pięciu minutach dzwonił poligon.

— Kapitan Ostrowcow bombardował o 12.03 — wszystkie bomby w celu.

Gdy po skończonym locie kapitan zadowolony meldował dowódcy wykonanie zadania, major zapytał go surowo:

— Kiedy mieliście bombardować?

— O 12.00.

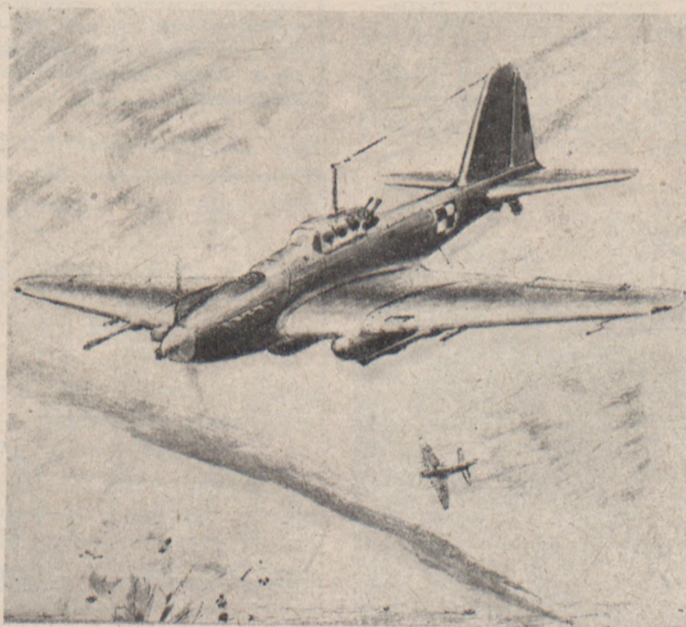
— A bombardowaliście?

— O 12.03.

— Dlaczego?

— Z naszej winy. Lejtnant Sołowiew, który po dłuższym urlopie nie miał treningu w lotach grupowych, nie mógł utrzymać szyku. — To przeszkodziło nam w zaatakowaniu celu o wyznaczonym czasie.—Zresztą, uważam, że najważniejsze, to celne bombardowanie. A to...

— Najważniejsze, to ścisłe wypełnianie rozkazów— ostro przerwał mu Kowalenko.



W dwie godziny później, w sali taktyki, odbyło się omówienie wykonanego zadania. Mówił dowódca.

— Mimo doskonałych wyników dzisiejszego bombardowania muszę stwierdzić, że z lotu waszej grupy nie jestem zadowolony. Wykonanie zadania opóźniliście o trzy minuty!

— Większość z was nie brała udziału w wojnie, dlatego też zdarzenie, które chcę opowiedzieć może być dla was pouczające.

Major podszedł do wiszącej na ścianie mapy.

— Oto rzeka Narew. Walczyliśmy tutaj w roku 1944. Wtedy to w rejonie N. Niemcy skupili większą ilość czołgów. Nasze oddziały otrzymały rozkaz opanowania sprzętu bojowego przeciwnika. Grupa samolotów szturmowych otrzymała zadanie zbombardowania przeprawy przez rzekę. — Wydzieloną szóstką Iłów dowodził pewien lejtnant. — Major spojrzał uważnie na kapitana Ostrowcowa. Ten drgnął. — Atakować przeprawę miano dokładnie o 9.50. Niestety, powolne formowanie szyku w powietrzu i liczne odchylenia od wyznaczonego kursu sprawiły, że lejtnant przybył na cel z pięciominutowym opóźnieniem...

— I cóż się w międzyczasie zmieniło?

— Niemcy zdążyli już wycofać znaczną część czołgów. Mało tego, nadlatujące szturmowce spotkał silny ogień artylerii przeciwlotniczej, przykrywającej wycofujące się oddziały przeciwnika.

— Oto smutne skutki pięciominutowego opóźnienia.. Umiejętność oszczędzania każdej minuty i sekundy lotu, to jedna z koniecznych i bodajże najważniejszych zalet lotnika.

Dowódca skończył.

Uczniowie opuścili salę, pozostał tylko kapitan Ostrowcow i major...

— Dzisiejszy przykład pozostał dla mnie niezapomnianą lekcją — nerwowo przemówił kapitan. — Ale skąd wiecie o tym majorze?

— Dowodziłem wówczas sąsiednią jednostką i podczas nieudanego nalotu znajdowałem się w pierwszej linii, na punkcie obserwacyjnym.

— Daję słowo oficera, że nigdy już więcej podobny błąd się nie powtórzy.

— Wierzę — odpowiedział major.

(tłum. JMW)

- Doświadczenie uczy, że nie tylko magnes wytwarza linie magnetyczne. Prąd elektryczny przepływając przez przewodnik powoduje również powstawanie pola magnetycznego. Kierunek linii magnetycznych w zależności od kierunku przepływu prądu wskazuje rysunek.



Rys. 4 — Prąd przepływający przez przewodnik wytwarza wokół niego pole magnetyczne. Linie magnetyczne przedstawiają jamniki, a ta krowa w środku obrazuje prąd elektryczny

Zaznaczyć należy, że linie przestają istnieć z chwilą przerwania prądu. Mała igła magnetyczna ustawi się w pobliżu przewodnika swym biegunem północnym w kierunku linii magnetycznych. Na tym właśnie polega zjawisko elektromagnetyzmu.

W celu uwielokrotnienia linii magnetycznych przewodnik nawija się na rdzeń żelazny. Jak wiadomo, linie magnetyczne „lubią" żelazo. Nadają one kawałkowi żelaza właściwości bardzo silnego magnesu. Otrzymujemy wtedy tzw. elektromagnes.

Zjawiska fizyczne są zwykle odwracalne. Tak też dzieje się w dziedzinie elektromagnetyzmu. Pod wpływem prądu powstaje pole magnetyczne i odwrotnie: na skutek zmian pola magnetycznego powstaje prąd elektryczny. Powstawanie prądu elektrycznego pod działaniem magnesu nazywa się indukcją elektromagnetyczną. Ma ona zastosowanie w cewce składającej się z dwóch uzwojeń na żelaznym rdzeniu. Zmiana wielkości prądu w jednym uzwojeniu powoduje zmianę wielkości pola magnetycznego, która z kolei wzbudza prąd w drugim uzwojeniu.

Ludzie nauki przemawiają do Simkarzy

LOTNICZA ISKRA

EDWARD SOBOCIŃSKI, inż.

II.

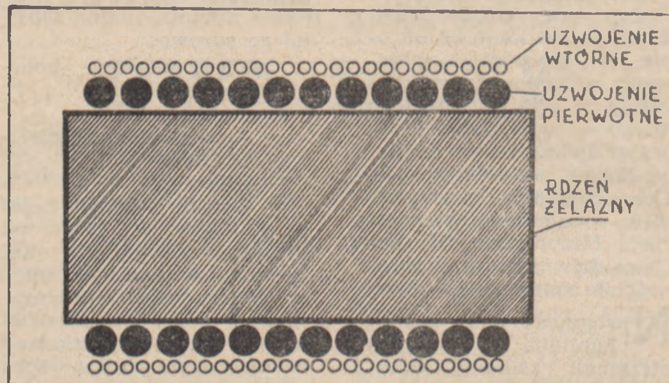
2. Rodzaje zapłonu elektrycznego w silniku lotniczym

Jak już wiadomo, silnik o obiegu Otto potrzebuje urządzenia zapłonowego, które pozwala zapalić zassaną do cylindra mieszankę benzynową w ściśle określonej chwili podczas suwu sprężenia.

Zapłon mieszanki następuje przy pomocy iskry elektrycznej o bardzo wysokim napięciu. Do wytworzenia tej iskry używa się prawie wyłącznie w silnikach samolotowych tzw. iskrownika. Przy niektórych tylko typach małych samolotów sportowych używa się zapłonu bateryjnego.

3. Zapłon iskrownikowy.

Wyobraźmy sobie magnes wygięty w kształcie podkowy. Między biegunami tego magnesu obraca się wirnik w kształcie podwójnej litery T. Przez wirnik ten przepływają linie pola magnetycznego oczywiście od bieguna N do bieguna S. Na wirniku nawinięte są dwa uzwojenia. Pierwsze uzwojenie, tzw. pierwotne, składa się z niewielu zwojów grubego drutu. W obwód elektryczny tego uzwojenia włączony jest tzw. przerywacz, z którym równolegle połączony jest kondensator. Uzwojenie drugie, zwane wtórnym, składa się z wielu zwojów cienkiego drutu.



Rys. 6 — Elektromagnes pokazano już w normalnym rysunku

Jeśli będziemy obracać wirnik, będziemy wykonywać ruch prostopadły do kierunku przepływu linii magnetycznych. W myśl więc przytoczonego przed chwilą prawa z elektrotechniki w uzwojeniu pierwotnym (w którym przerywacz początkowo jest zamknięty) powstanie prąd elektryczny na skutek działania siły elektromotorycznej. Z chwilą opuszczenia brzegu północnego bieguna przez część **A** wirnika, a więc w chwili największego natężenia prądu pierwotnego, otwiera się przerywacz. Linie magnetyczne popłyną przez część **B** wirnika.

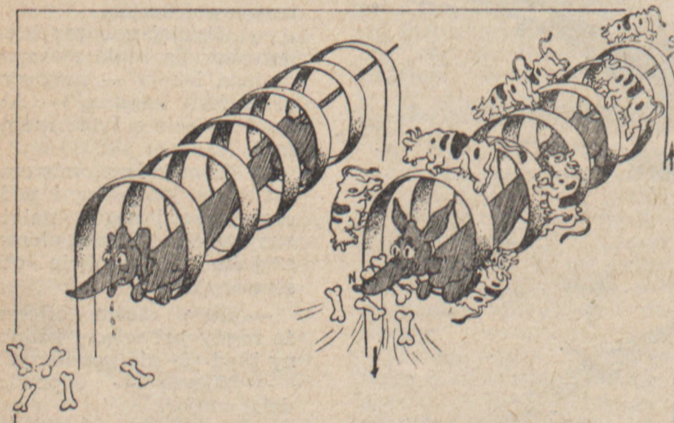
W samym więc wirniku linie magnetyczne zmienią swój kierunek. Na skutek nagłego przerwania prądu w uzwojeniu pierwotnym znikną nagle linie magnetyczne wywołane przez ten prąd i wobec tej nagłej zmiany powstanie w uzwojeniu wtórnym prąd o b. dużym napięciu, który zostaje poprzez rozdzielacz przeprowadzony do świecy i na elektrodach tej świecy objawia się jako iskra.

Palec rozdzielacza posiada obroty równe obrotom wałka rozrządczego i zasila poszczególne elektrody rozdzielacza, do których przyłączone są przewody prowadzące do poszczególnych świec. Ponieważ na jeden obrót wirnika następują w nim dwie zmiany kierunku linii magnetycznych, powstają przeto w tym okresie czasu dwie iskry.

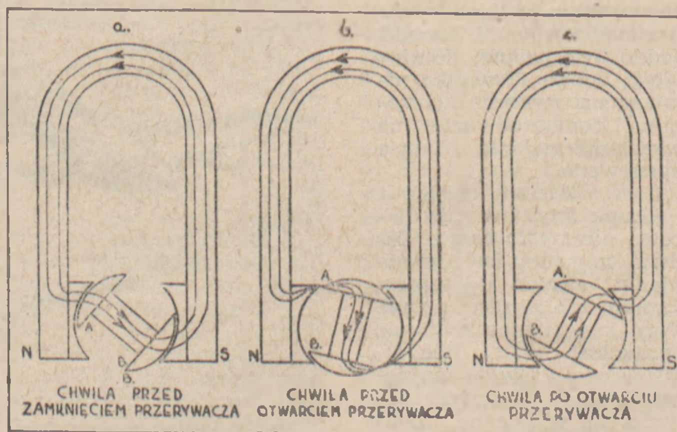
Zadaniem kondensatora jest usunięcie możliwości powstawania iskrzenia na elektrodach rozdzielacza. Wyłącznik, znajdujący się na tablicy pilota, w wypadku jego zamknięcia usuwa działanie przerywacza, czyli przerywa zapłon.

(c. d. n.)

Rys. 5 — Zamiast rdzenia żelaznego wstawiono znowu jamnika, któremu kości wylatują z pyska, gdy prąd nie obiega zwojów. Z chwilą gdy prąd (krowy) rozpoczyna obieg, wszystkie kości same lecą do pyska. Powstaje elektromagnes



Rys. 7 — Schemat obiegu prądu w iskrowniku



w skrócie

W RUMUŃSKIM MIESIĘCZNIKU LOTNICZYM „Aviata" ukazał się niedawno pięknie ilustrowany artykuł A. Zientka „Am sburat peste Cehoslovacia càtre Austria" (Ponad Czechosłowacją do Austrii). Lotnicy ludowej Rumunii interesują się bardzo osiągnięciami naszych pilotów i konstruktorów.

SAMOLOTY „AEROFŁOTU" przewiozły, na drugi dzień po ogłoszeniu przez rząd obniżki cen, 200 ton nowych cenników. Wszystkie załogi samolotów wywiązały się dobrze z zadania, przewożąc w rekordowym czasie cenniki do najodleglejszych rejonów Związku Radzieckiego.

2 000 BYŁYCH KUOMINTANGOWSKICH LOTNIKÓW znajduje się już w szeregach Chińskiej Armii Ludowej. Lotnicy ci przeszli na stronę wojsk ludowych z całkowitym sprzętem wojskowym, nie wyłączając amerykańskich bombowców. Zbankrutowany rząd kuomintangowski traci coraz więcej swych — i tak już nielicznych — zwolenników na wszystkich frontach.

200 SAMOLOTÓW spośród amerykańskich „zbędnych materiałów" sprzedał niedawno Włochom Departament Stanu USA. Jak widać, system stosowany we Francji—stosują amerykańscy kapitaliści również we Włoszech — stopniowa likwidacja konkurencyjnego przemysłu i wpychanie na siłę przestarzałych wytworów własnego przemysłu.

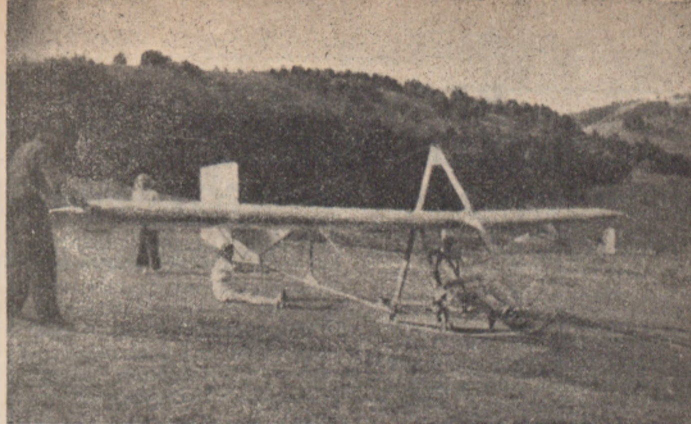
SZYBOWNICY CZECHOSŁOWACCY otworzyli tegoroczny sezon nowym rekordem. Pilot Svoboda na szybowcu Z-24 „Krajanek" w locie docelowym przeleciał odległość 115 km. Lot odbył się na trasie Brno — Bratislava. Poprzedni rekord w tej kategorii należał do pilota Plesko i wynosił 97 km.

WĘGIERSKIE LINIE LOTNICZE przewiozły w ciągu ub. roku około 50 tysięcy pasażerów. Biorąc dane przedwojenne z roku 1938, wynoszące poniżej 4 tysiące, widzimy w jak szerokim zakresie rozwinęła się komunikacja lotnicza na Węgrzech w latach powojennych.

MASOWA DEMONSTRACJA SOLIDARNOŚCI z robotnikami zakładów „De Havillanda" odbyła się ostatnio w Londynie. Demonstracja ta uważana jest jedynie za wstęp do szeroko zakrojonej akcji strajkowej robotników przemysłu mechanicznego.

30 SAMOLOTÓW typu De Havilland „Vampire" ma otrzymać Francja w ramach planu Marshalla. Francuski przemysł lotniczy produkuje traktory, a samoloty trzeba sprowadzać z zagranicy.

W CENTRALNYM DOMU LOTNICTWA IM. FRUNZE w Moskwie otwarta została wystawa poświęcona twórcy pierwszego samolotu na świecie — Aleksandrowi Możajskiemu. Liczne dokumenty, fotografie, rysunki, plany i odtworzone modele obrazują życie i działalność wielkiego wynalazcy.



Dzięki opiece rządu i partii robotniczych, szybownictwo w Rumunii stale się rozwija, popularyzując lotnictwo wśród najszerszych mas społeczeństwa.

Rumuńscy piloci latają przeważnie na sprzęcie przedwojennej polskiej konstrukcji („Salamandrach", „Komarach", „Delfinach"), które budują na podstawie nabytej licencji.

Do szkolenia wstępnego używany jest szybowiec rodzimej konstrukcji ICAR-1, budowany równocześnie w kilku wytwórniach w Bukareszcie.

Na zdjęciach u góry i obok widzimy fragmenty żeńskiego kursu szybowcowego w San Petru. Uśmiechnięte buzie młodych szybowniczek dowodzą, że koleżanki nasze — Rumunki dobrze się czują w powietrzu.

MAŁE LOTNICTWO W RUMUNII

Krajowe zawody modeli latających w Rumunii odbywają się rokrocznie. W ub. r. urządzono zawody w szkole szybowcowej San-Petru koło Brasowa w dniach 28—31 lipca.

Zawody te, zorganizowane przez Rumuński Związek Lotniczy (Federatia Aeronautica Romana), dały doskonałe wyniki.

Dwa rekordy krajowe zostały pobite kilkakrotnie. Uzyskane wyniki były na miarę międzynarodową. Tylko brak samolotu dla śledzenia za modelami niknącymi z oczu spowodował, że nie padł żaden rekord międzynarodowy.

W zawodach wzięło udział 100 zawodników z 70 modelami.

A oto wyniki tych zawodów:

Szybowce zboczowe

I. Beri Atila — Cluj 28 min. 30 sek. (zniknął z pola widzenia) — rekord rumuński. II. Budai Andrei — Tg. — Mures 8 min. 0,5 sek. III. Smeikel Geza — Timisoara 7 min. 7,8 sek.

Szybowce na hol

I. Kiss Ernest — Cluj 24 min. 30 sek. (zniknął z pola widzenia). II. Hints Otto — TG — Mures 23 min. (zniknął z pola widzenia). III. Hajek Gheorghe — Timisoara 22 min. (zniknął z pola widzenia).

Modele z napędem gumowym

1. Hints — Otto — Tg — Mures 15 min. (zniknął z pola widzenia) rekord rumuński. II. Deliński Anatol — Brasow 1 min. 46 sek. III. Budai Andrej — Tg — Mures 1 min. 14 sek.

Modele z napędem silnikowym

I. Panaitescu Jan — Brasow 1 min. 39,9 sek. II. Bobocel Jan — Campina 1 min. 19 sek. III. Moldoveanu Anania — Bucuresti 1 min. 12 sek.

Model z napędem gumowym Budai Andrej'a z Tg — Mures zniknął po 12 minutach pod bazą chmur. Model silnikowy Moldoveanu Anania, po uzyskaniu na termice ponad 1 000 metrów, wszedł w Cumulus i zniknął z oczu śledzących go. Model silnikowy skonstruowany przez Bobocel Jana, kierownika Centralnej Szkoły Instruktorów Modelarskich Scampina, goniony samolotem wylądował po 21 minutach lotu w odległości kilku kilometrów od miejsca startu. Te piękne wyniki, uzyskane przez odrodzone modelarstwo Ludowej Republiki Rumuńskiej, są rezultatem rozpowszechnienia modelarstwa wśród szerokich warstw robotniczych i chłopskich i wprowadzenia go jako przedmiotu obowiązkowego do szkół.

(Kasper)



REGULAMIN
ODZNAKI MODELARZA

Postanowienia ogólne

§ 1. Dla wyróżnienia modelarzy i instruktorów modelarstwa lotniczego, jak również ze względów propagandowych, — Zarząd Główny Ligi Lotniczej wprowadza odznakę modelarstwa lotniczego.

§ 2. Ustanawia się trzy rodzaje odznaki:
a) odznakę dla juniorów i przodowników,
b) odznakę dla amatorów i przodowników,
c) odznakę dla instruktorów.

Rodzaje odznak modelarskich

§ 3. **Odznaka juniorów** przedstawia model szybowca belkowego z prostokątnym skrzydłem, zaokrąglonym na końcach i dwiema literami L.L. na płaszczyźnie skrzydła. Model umieszczony jest (ukośnie) na tle falistych chmur, zamkniętych w ażurowym obwodzie koła.

Odznaka tłoczona jest z białego metalu i zaopatrzona w nakrętkę.

Do noszenia odznaki juniorów uprawnieni są wszyscy ci modelarze, którzy posiadają ukończony pełny kurs juniorów według obowiązujących programów Ligi Lotniczej, na dowód czego posiadają odnośne świadectwo wydane przez Władze Ligi Lotniczej.

§ 4. **Odznaka amatorów i przodowników** wykonana jest według takiego samego wzoru i wymiarów, jak odznaka juniorów, lecz z żółtego metalu.

Do noszenia odznaki amatorów i przodowników uprawnieni są wszyscy modelarze, którzy posiadają ukończony pełny kurs amatorów lub przodowników według obowiązujących programów Ligi Lotniczej, na dowód czego posiadają odnośne świadecwa wydane przez Władze Ligi Lotniczej.

§ 5. **Odznaka instruktorów modelarstwa lotniczego.** Wykonana jest według wzoru i wymiarów odznaki juniorów, lecz z żółtego metalu i emalii. Model z białej emalii z obrzeżem, literami L.L. i belką kadłubową z żółtego metalu, chmury faliste z niebieskiej emalii — obwód koła z żółtego metalu.

Do noszenia odznaki instruktorów modelarstwa lotniczego uprawnieni są wszyscy ci, którzy posiadają ukończony:
1) pełny kurs instruktorów modelarstwa lotniczego,
2) kurs dla nauczycieli według obowiązujących programów Ligi Lotniczej, na dowód czego otrzymali dyplom wydany przez Zarząd Główny L.L.,
3) oraz wszyscy dawni instruktorzy modelarstwa lotniczego, zweryfikowani przez Dyrekcję Naczelną L.L.

§ 6. **Numeracja i rozprowadzenie odznak.**

Odznaki juniorów, amatorów i przodowników nie są numerowane. Dokumentem stwierdzającym prawo noszenia odznaki jest zaświadczenie wydane przez odnośne Władze Ligi Lotniczej, w którym winno być odnotowane ukończenie odnośnego kursu modelarskiego i numer otrzymanego świadectwa oraz upoważnienie do noszenia danej odznaki.

Odznaki instruktorów modelarstwa lotniczego będą numerowane i odnotowane w ewidencji instruktorów, prowadzonej przez Wydział Modelarstwa Lotniczego w Dyrekcji Naczelnej L.L.

§ 7. Odznaki juniorów, amatorów i przodowników wydają zainteresowanym modelarzom odnośne Władze Ligi Lotniczej, wzgl. Modelarnie Okręgowe, Obwodowe lub Miejscowe L.L., jak również modelarnie przy organizacjach młodzieżowych i modelarnie szkolne, na terenie których odbył się odnośny kurs modelarstwa lotniczego.

Odznaki instruktorów modelarstwa lotniczego wydaje bezpośrednio i wyłącznie Wydział Modelarstwa Lotniczego Dyrekcji Naczelnej L.L.

§ 8. Za odznaki modelarskie winni płacić zasadniczo zainteresowani modelarze. W wyjątkowych wypadkach koszty wydawanych odznak mogą pokrywać z własnych funduszów Okręgi, Obwody lub Koła L.L.

§ 9. Odznaki modelarskie wszystkich rodzajów zamówione zostały centralnie przez Dyrekcję Naczelną L.L., a rozsyłane będą na zapotrzebowania Okręgów Wojewódzkich L.L., za pośrednictwem Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich.

MIKROFILM

Budując modele pokojowe często mamy kłopoty związane z wyborem odpowiedniego pokrycia. Papier japoński, czy też bibułka, okazują się najczęściej za ciężkie. Należy więc rozpocząć poszukiwania innego odpowiedniejszego materiału. Materiał ten, to znany i przez modelarzy już od przeszło dziesięciu lat używany mikrofilm. Jest to bardzo cienka, elastyczna i przezroczysta błonka, często zabarwiona.

Mikrofilm jest nadzwyczaj lekki. Waga całkowitego pokrycia modelu kadłubowego o rozpiętości 500 mm waży zaledwie 30 — 40 miligramów (miligram — 1/1000 część grama). Jest on przy tym dostatecznie mocny i wytrzymały na uszkodzenia mechaniczne.

Istnieje wiele gotowych fabrykatów mikrofilmu. Są one najczęściej drogie i z powodzeniem mogą być zastąpione przez mikrofilm własnego wyrobu. Podana poniżej metoda została opracowana przez modelarzy radzieckich i wypróbowana na licznych modelach.

Przede wszystkim należy przygotować materiał i narzędzia. Będą to:
1. naczynie szklane ze skalą objętości podaną w cm^3, a służące do odmierzenia potrzebnej ilości przygotowanego roztworu;
2. butelka z szeroką szyjką o pojemności 100 — 150 cm^3, w której będziemy przechowywać roztwór;
3. pałeczka szklana, pędzelek lub też łopatka drewniana, które pomogą nam dobrze wymieszać roztwór;
4. lakier cellonowy bezbarwny lub kolorowy (główny składnik mikrofilmu) winien być płynny;
5. olejek kamforowy lub rycynowy, jako dodatek zwiększający elastyczność pokrycia.

Spcsób przygotowania mikrofilmu

Nalewamy do naczynia szklanego poszczególne składniki w następującym stosunku: na jedną część olejku powinno przypadać 5 — 10 części lakieru cellonowego.

Otrzymany w ten sposób roztwór mieszamy starannie pałeczką szklaną lub łopatką, po czym dodajemy jeszcze 25 — 40 części lakieru.

Po powtórnym wymieszaniu i przelaniu roztworu do butelki ze szczelnie dopasowanym korkiem, otrzymamy gotowy do użycia mikrofilm.

Należy uważać, aby mieszanina nie zawierała w swym składzie pęcherzyków powietrza.

Opisane przystosowanie mikrofilmu, mimo że jest łatwe, wymaga jednak pewnej wprawy. Dlatego też zaleca się rozpoczynanie „produkcji“ od małych ilości roztworu.

Sposób przygotowania pokrycia z mikrofilmu i związane z tym czynności omówimy później. **JMW.**

WARTO O TYM WIEDZIEĆ

Nawet przy tak „niewinnym“, z punktu widzenia bezpieczeństwa, sporcie jak modelarstwo, zdarzać się mogą wypadki zagrażające życiu. Stać się to może przy puszczaniu latawców i modeli na uwięzi w miejscach nieodpowiednich. Takimi niebezpiecznymi obszarami są miejscowości zabudowane, a szczególnie miejsca w pobliżu linji elektrycznych wysokiego napięcia. Nie mówiąc już o tym, że linka modelarza powoduje krótkie spięcie, można przy tym ulec porażeniu prądem elektrycznym.

Trzeba wyjaśnić, że nie tylko linki metalowe są dobrym przewodnikiem elektryczności. Linki konopne, nasiąknięte wodą deszczową czy nawet rosą, są tak samo niebezpieczne.

Niedawno w Anglii zdarzył się śmiertelny wypadek modelarza, którego linka od modelu na uwięzi zaczepiła o kabel wysokiego napięcia.

* * *

W jednej z fabryk Związku Radzieckiego wykonano pierwszą serię silniczków samozapłonowych konstrukcji O. Koszewoja. Silniczek posiada moc 0,2 KM przy 5 000 obr/min. Podczas prób fabrycznych silnik był na chodzie bez przerwy 8 godzin. Zużycie paliwa wynosi 100 g/godz. O. Koszewoj jest zasłużonym konstruktorem silników od roku 1936. Obecnie konstruktor opracowuje silniczki dla modeli pokojowych o pojemności 1 cm^3 oraz silnik o mocy 6 KM dla prób na szybowcu „A-2“.

* * *

W dniu 9 marca odbyła się w Katowicach odprawa instruktorów modelarstwa lotniczego na okręg śląsko-dąbrowski. Konferencja ta miała na celu usprawnienie pracy w małym lotnictwie na Śląsku.

Co słychać w Małym Lotnictwie

„WN-107" KONSTR. WŁADYSŁAW NIESTOJ

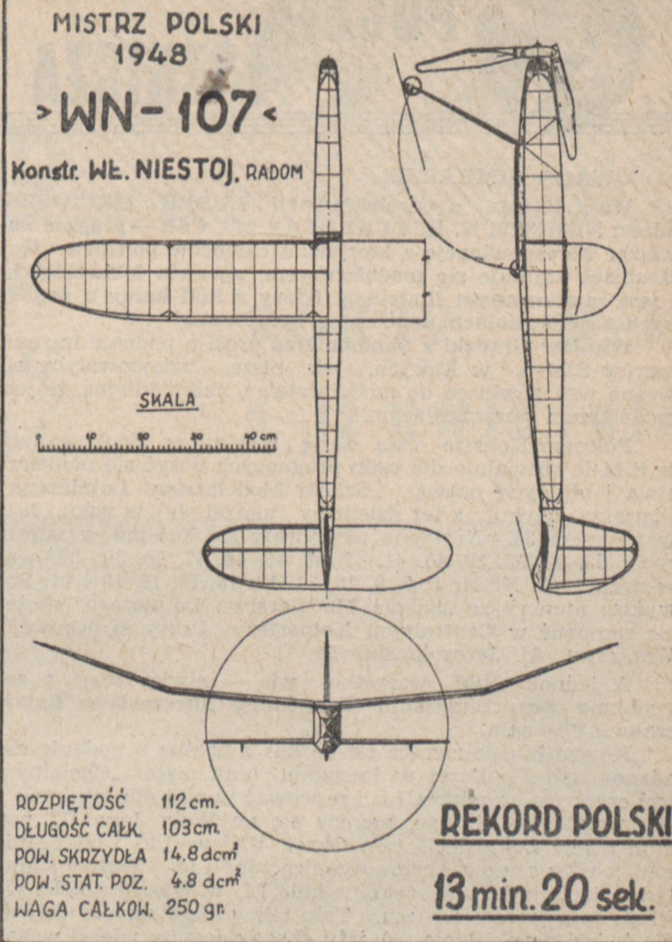
Model wyczynowy z napędem gumowym

Model ten został opracowany zgodnie z nowym regulaminem FAI. Cechą charakterystyczną tego modelu jest składane śmigło i jednogoleniowe, chowane podwozie. Ulepszenia te w dużym stopniu poprawiają doskonałość w locie ślizgowym przez zmniejszenie szkodliwego oporu, jaki stawia śmigło i podwozie.

Do budowy użyto sosny i balsy. Obsada śmigła wykonana jest z duralu, zaś łopatki śmigła z topoli. Kadłub zmontowany jest całkowicie z sosny. Skrzydło jest konstrukcji mieszanej: dźwigary, krawędź natarcia i spływu z sosny, natomiast żeberka wykonane są z deski balsowej grubości 1,2 mm. Jednogoleniowe podwozie z drutu stalowego oprofilowane twardą balsą i dla wzmocnienia oklejone jedwabiem lub grubszym papierem Całość oklejona japońskim papierem, skrzydło i stery powleczone rozcieńczonym cellonem dwukrotnie, kadłub — trzykrotnie. Do napędu użyto 20 nitek gumy angielskiej 1/30 × 3/16 cala, długość pasma 105 cm. Przy nakręcaniu wiertarką na 750 obrotów czas średniego lotu wynosi około 3 minuty, wysokość, jaką model osiąga w normalnym locie, wynosi 60 — 80 metrów.

Model ten zdobył pierwszą nagrodę na XIII Ogólnokrajowych Zawodach Modeli Latających w Katowicach. Na zawodach w Kralupach (Czechosłowacja) model osiągnął w locie silnikowym wysokość około 100 metrów, w locie ślizgowym natrafił na prądy termiczne i wykonał lot trwający 13 min. 20 sek. (do czasu zniknięcia z oczu komisji), co jest nowym rekordem Polski. Modelu po tym locie, niestety, nie odnaleziono.

Przy użyciu do budowy balsy można wagę zmniejszyć do 235 g co umożliwi osiągnięcie jeszcze lepszych wyników.



w skrócie

W KONKURSIE-PLEBISCYCIE „Przeglądu Sportowego" na najlepszego sportowca Polski w roku 1948 wiele głosów padło również na naszych czołowych szybowników. Najlepszą lokatę uzyskała Kempówna — 150 pkt., Zientek — 70 pkt. i Góra — 10 pkt.

112 MODELI różnego typu wykonali członkowie modelarni LL przy ZMP Chorzów — Batory w ubiegłym roku. Lekcje praktyczne w modelarni tej, dobrze wyposażonej w sprzęt, materiały i plany, odbywają się trzy razy w tygodniu — liczy ona obecnie 54 członków.

MŁODZIEŻ ZIELONEJ GÓRY, zgromadzona w Lidze Lotniczej i ZMP, powzięła w dniu 12 lutego br. na walnym zebraniu Obwodu LL rezolucję, w której zwraca się do wszystkich ludzi pracy w Polsce, aby wstępowali w szeregi członków LL. Apel kończy się wezwaniem innych placówek Ligi do współzawodnictwa w werbowaniu nowych członków i uaktywnienia lotniczej pracy.

KOŁO TOWARZYSTWA PRZYJAŹNI POLSKO-RADZIECKIEJ powstało przy Aeroklubie Częstochowskim. Do koła należą, oprócz członków Aeroklubu członkowie Ligi Lotniczej i pracownicy Szkoły Szybowcowej.

STARANIEM OBWODU MIEJSKIEGO LL w Bytomiu zorganizowano tam na początku marca br. I Kurs Ogólnolotniczy. Słuchaczami kursu w liczbie 56, była przeważnie młodzież zrzeszona w ZMP i SP.

BUDUJEMY CDM

SiM-karze i miłośnicy lotnictwa znają już skrót CDM. Wszyscy przecież należycie do ZMP lub ZHP. Sprawa budowy Centralnego Domu Młodzieży jest więc każdemu z Was bliska. Dzisiaj możemy poinformować Was znowu, że przygotowania do budowy CDM postępują szybko naprzód. Tempo robót rozbiórkowych na terenie przyszłego Domu CDM wzrasta z dnia na dzień. W samym tylko miesiącu lutym wywieziono 15 000 m³ gruzu, oczyszczono 700 000 sztuk cegieł. Większość spośród 400 robotników zatrudnionych przy oczyszczaniu terenu przekroczyła dzienną normę, osiągając do 180%. Również pracownia architektoniczna poczyniła w swych pracach poważne postępy. Przygotowany został model CDM. Przystąpiono także do opracowania planu dla 1-go z zespołu budynków — ośmiopiętrowego biurowca.

Ostatnio sekretariat Zarządu Głównego ZMP ustalił zasady akcji zbiórkowej na rzecz budowy CDM. W myśl tych zasad akcją kierują powołane w tym celu Wojewódzkie i Powiatowe Komendy Budowy CDM, w skład których, poza ZMP, wchodzą przedstawiciele ZHP, SP i ZAMP-u. Komitety te mają za zadanie organizowanie akcji dochodowych na rzecz CDM.

SiM-karze — ZPM-owcy i Harcerze! W tej akcji nie może zabraknąć również i Was. Idźcie śladami koła ZMP przy Państwowej Operze we Wrocławiu, które dochód z „Wieczoru pieśni i tańca" przeznaczyło na budowę Centralnego Domu Młodzieży.

w skrócie

PODOKRĘG LL W SŁUPSKU posiada 87 kół Ligi Lotniczej i 6 modelarni.

„HELIKOPTEREM Z DWORCA CENTRALNEGO NA OKĘCIE". Pod tym tytułem opisuje jedno z pism warszawskich projekt połączenia nowobudującego się Dworca Centralnego w Warszawie z lotniskiem. Sądzimy jednak, że wtedy mandaty za zbiegowiska uliczne ulegną podwyższeniu...

POLSKIE VETRONE — taki tytuł nosi artykuł o polskich szybowcach, zamieszczony w Nr 4 dwutygodnika Aeroklubu CSR „Letectvi". Artykuł ilustrowany jest zdjęciami i planami szybowców. W tymże samym numerze znajdujemy dwa zdjęcia z Zimowych Zawodów Modeli Latających, organizowanych przez ZMP w Warszawie. W Nr 5 tegoż pisma Dusan Zednik pisze o organizacji studiów lotniczych na wyższych uczelniach w Polsce. Artykuł ilustrują zdjęcia Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga oraz Instytutu Aerodynamicznego Politechniki Warszawskiej.



POCZTA LOTNICZA

UWAGA SIMKARZE!

Wasz Kolega z Czechosłowacji LUDEK HRUBISEK, adres: NEMCICE N. H. CUKROVAR 279, CSR — pragnie nawiązać korespondencję z którymś z chłopców polskich. Kol. Hrubisek zajmuje się modelarstwem, uprawia lekkoatletykę i jest zamiłowanym filatelistą. Który z SiM-karzy o podobnych zamiłowaniach napisze do kol. Ludka?

Wiesław Grądzki z Sandomierza prosi o podanie mu numerów SiM-u, w których, jak pisze, „znajdowałyby się ważne wskazówki co do modelarstwa", nadmieniając, że jest modelarzem początkującym.

Polecam Koledze całą serię artykułów drukowanych w SiM-ie specjalnie dla osób pragnących uczyć się modelarstwa i objętych nazwą: „Szkoła Modelarstwa Lotniczego". Pierwszy artykuł z tej dziedziny ukazał się w roku 1947 w numerze 34. Następne ukazywały się kolejno w numerach: 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 50—52, oraz w roku 1948: Nr Nr 6, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 18, 19 i 21. Powyższe numery ze „Szkołą Modelarstwa Lotniczego" możecie zamówić w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

A jednak SiM wszystko wie — stwierdziłem z satysfakcją po przeczytaniu listu kolegi **Mieczysława Ratajczaka z Poznania.**

Kolega Miecio zwraca się do nas z prośbą o podanie mu adresu Ligi Lotniczej w Poznaniu oraz pisze: „Chciałbym być czynnym członkiem LL i pracować w niej dla lotnictwa". Nic prostszego, Kolego, udajcie się na Wały Jana III pod numer 12. Znajdziecie tam Okręg Wojewódzki Ligi Lotniczej, a więc samo centrum organizacyjne Ligi. Weźcie stamtąd instrukcje i... sami załóżcie koło LL w Waszej szkole, jeśli go tam jeszcze nie ma. Tak, tak, proszę się nie dziwić, nie święci garnki lepią. A jeśli chcecie jeszcze więcej wskazówek w sprawie założenia koła LL w szkole, to zamówcie w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej" numer 17—18 SiM-u z roku 1947. Znajdziecie tam wiele pożytecznych rad i wskazówek. Życzę Wam pomyślności.

Koledze **Wiesławowi Szymczykowi z Ostrowca Świętokrzyskiego** muszę zrobić wyrzut, że słucha nieuzasadnionych i... nazwijmy to otwarcie — tendencyjnych plotek. Kolega Wiesław w lutym br. ukończył z wynikiem b. dobrym teoretyczny kurs szybowcowy organizowany przez SP i chętnie pojechałby na szybowisko, ale... słyszał, że „ci, co ukończą kurs praktyczny I, II i III stopnia, będą m u s i e l i (!) poświęcić się lotnictwu zawodowo". Prosi o wyjaśnienie tej sprawy.

Stwierdzam, że nie ma żadnego przymusu. Nikt nikogo nie ciągnie siłą do lotnictwa; to byłoby wprost śmieszne. Radzę Koledze nie słuchać tego rodzaju bredni, a z czystym sumieniem i bez widma przymusu — jechać na szybowisko. Tam na pewno opadnie z Was zmora „przymusowego lotnika"".

W końcu — odpowiedź dla **„Modelarza" z Wrocławia.** Kolego, nie słysząc na jedno ucho, nie będziecie mogli latać ani jako pilot silnikowy, ani jako pilot szybowcowy. Poświęćcie się tej dziedzinie lotnictwa, w której już przecież jesteście mocno zaawansowani — modelarstwu. Życzę Wam jak najlepszych wyników w pracy.

Kończę już i żegnam — do następnego SiM-u.

ZAR.

UWAGA PRENUMERATORZY

Zgodnie z naszą zapowiedzią, z dniem 31 stycznia br. przestaliśmy przyjmować zgłoszenia prenumeraty Czasopism Lotniczych na warunkach ulgowych.

Od 1-go lutego 49 r. obowiązuje jedyniej prenumerata normalna, która wynosi:

	„Skrzydła i Motor"	„Skrzydlata Polska"
miesięcznie	zł 55.—	—
kwartalnie	zł 150.—	zł 70.—
półrocznie	zł 280.—	zł 130.—
rocznie	zł 520.—	zł 250.—

Należność w podanych wyżej wysokościach prosimy przekazywać na nasze konto PKO Warszawa Nr I — 978

TYLKO DLA PRENUMERATORÓW

100	44	75	21	50	12	57	30	15	40	62	67	61	100
67	62	49	55	36	32	15	30	81	48	50	22	38	56
42	26	46	13	55	46	50	44	60	81	78	66	15	64
64	39	66	76	46	45	59	97	17	64	24	41	31	12
80	39	15	70	34	44	55	41	32	20	64	24	35	83
18	47	45	20	67	22	80	49	31	43	78			

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE

Wielką sensację przeżywała stolica w dniu 1 kwietnia br. Liczne tłumy publiczności obserwowały loty samolotu typu „Junak" na... uwięzi. Jak do tego doszło? Po prostu na Placu Zwycięstwa dzięki dużej przestrzeni udało się wystartować bez większych trudności. Zrozumiałe jest, że eksperyment ten mógł się udać, gdy za sterem „Junaka" siedział pilot LWD Antoni Szymański, a lot był regulowany przez jedną z warszawskich modelarek.

W „Junaku" podczas lotu siedział jeden z pracowników SiM-u, aby móc później opisać niecodzienne wrażenie z lotu po kręgu na Placu Zwycięstwa.



Z FRONTU SPADOCHRONOWEGO

(do zdjęcia obok)

Nareszcie wieżyczka w Parku Praskim w Warszawie została uroczyście otwarta. Przy wieży uruchomiono ośrodek treningowy, z pracy którego reprodukujemy pierwsze zdjęcie.

— „Uwaga! Nóżki razem! bo za chwilę lądowanie". —

Zapisy na skoki i treningi przyjmuje Warszawski Okręg LL — Nowogrodzka 49, tylko w godzinach 8 — 13 w dniu 1 kwietnia. Przy zapisach należy przedstawić następujące dokumenty: świadectwo lekarskie, szczepienia ospy, przeciw wściekliźnie, tyfusowi i ewentualnie innym. Świadectwo ukończenia szkoły i opinia wychowawcy, 8 fotografii (18 × 24 cm) na papierze błyszczącym... itd. w myśl okólnika LL 2745/368/34/2.

Niektórzy z naszych znajomych twierdzą, że to nie prawda z tą wieżyczką! Tych niedowiarków prosimy na Pragę. Idźcie i przekonajcie się...

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr   Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn., Warszawa.

Nr 575 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194.   Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-73504

W   Cena zł 15